SINDICATO FERROVIARIO DEL URUGUAY
ver exposición

UNIÓN FERROVIARIA DEL URUGUAY
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de junio de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Felipe Carballo.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola, Néstor Otero y Martín Tierno.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Por el Sindicato Ferroviario del Uruguay, señores Miguel Fagián, Pedro Coitiño, Rodolfo Galván, Wilson De León, Enrique Oliveras y Daniel Rocha.
	Por la Unión Ferroviaria del Uruguay, señores Ricardo Cajigas y Carlos Aramendi.
SECRETARIA:	Señora Myriam Lima.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Es un gusto para esta Comisión recibir a la delegación del Sindicato Ferroviario del Uruguay, integrada por los señores Miguel Fagián, Pedro Coitiño, Rodolfo Galván, Wilson De León, Enrique Oliveras y Daniel Rocha. Recibimos vuestra solicitud de audiencia, debido al ingreso de personal en Servicios Logísticos Ferroviarios y al llamado puntual que se estaba haciendo.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Agradecemos a la Comisión que nos reciba ante la inquietud que tenemos los trabajadores ferroviarios. Aclaramos que nos acompañan representantes de Antec, que es la asociación a la que estamos afiliados, que también nos representa.

Consideramos que la situación actual de AFE no es muy buena. En todas las épocas hubo distintos pensamientos. Quiero aclarar que cuando se restauró la democracia, en 1985, los empleados de AFE éramos más de 10.000; se vendían 4.000.000, 5.000.000 o 6.000.000 de boletos, se transportaban entre 1.000.000 y 1.500.000 toneladas de carga, miles de encomiendas y otros rubros de los que en la actualidad AFE no se está encargando. Ahora somos poco más de 800 funcionarios y se dice que seguimos siendo malos. Nos parece que hay un error de apreciación bastante importante con relación a los funcionarios de AFE, ya que si nos dieran la posibilidad de hacer lo mismo que se hacía en el año 1985, aun siendo 800, lo podríamos realizar igual.

Creemos que el hecho de que se lleve adelante la SLF se debe a que se puede haber firmado algún tipo de convenio con el otro sindicato y el Gobierno. Nosotros venimos a denunciar ese hecho que nos parece que no es de buena fe teniendo en cuenta la ley de convenios colectivos.

Queremos denunciar el desarraigo de funcionarios públicos, específicamente más de 300 funcionarios de carrera en AFE, de la Gerencia de Material Rodante -mecánicos, electricistas, administrativos y técnicos-, de la Gerencia de Operaciones -conductores, ayudantes de conductores, administrativos y técnicos ferroviarios-, y de la Gerencia de Logística, administrativos, obreros y personal encargado de la parte de compras adquisiciones. Estos funcionarios automáticamente quedarían fuera de sus legítimos lugares de trabajo al aplicarse el Decreto Nº 473/011, de 28 de diciembre de 2011, a partir del 1º de julio de 2015, según lo ha expresado el Poder Ejecutivo.

Recordamos a los señores legisladores que en AFE existe una Carta Orgánica vigente. Según el artículo 7º de la Constitución de la República -tal como figura en la documentación que hemos traído y podemos entregar- tenemos derecho al trabajo, a la seguridad, y a algo más también, pero aquí estamos hablando del trabajo.

Paso a detallar las funciones de las mencionadas gerencias de AFE a extinguir por parte del Poder Ejecutivo. La Gerencia de Material Rodante debe gestionar su equipo de trabajo con el fin de lograr el mejor resultado posible en la operación del material rodante para cumplir con los objetivos estratégicos de la empresa. Le competen todas las decisiones técnicas y administrativas referidas a la gestión, reparación, mantenimiento, alistamiento, reconstrucción del material rodante tractivo, remolcado y las maquinarias de AFE. Asimismo, debe encargarse del estudio para la resolución de problemas, las nuevas técnicas y la manufactura de elementos de recambio para las distintas necesidades del organismo, así como las tareas de planificación, adquisición, monitoreo, mantenimiento y su desafectación. También forman parte de sus objetivos la coordinación con otras áreas de la empresa AFE a efectos de lograr el mejor resultado posible para el cliente. Tiene talleres en Peñarol, Paso de los Toros, Nico Pérez, Paysandú y Salto. Antes tenía un taller en la estación Piedra Alta de Florida, que se privatizó, y uno en Rivera, que se dedicaba a alistar máquinas y fue cerrado.

La Gerencia de Operaciones, otra de las gerencias a desafectar, debe gestionar el equipo de trabajo de su gerencia con el fin de lograr el mejor resultado posible en el transporte de mercancías para cumplir con los objetivos estratégicos de la empresa AFE. Le competen todas las decisiones técnicas y administrativas referidas a la organización y movilización del tráfico -cargas y pasajeros-, como ser la programación y distribución del material tractivo y del personal de conducción, la capacitación y el entrenamiento, la gestión de los requerimientos de los clientes y las operaciones de maniobras para carga y descarga, entre otras funciones. También forman parte de sus objetivos la coordinación con otras áreas de la empresa, a efectos de lograr el mejor resultado posible para el cliente. Esta gerencia cuenta con personal de conducción destacado en Peñarol, Florida, Paso de los Toros, Tacuarembó, Rivera, Nico Pérez, Treinta y Tres, Río Branco, Algorta, Paysandú, Salto y Minas, lugares estratégicos para la corrida de los trenes.

También se privatizaría parte de la Gerencia de Logística, que es la que debe gestionar el equipo de trabajo de las áreas de planificación, comercial, licitaciones y adquisiciones. A esta gerencia le competen todas las decisiones técnicas y administrativas que incluyen el proceso de identificar la demanda, establecer las soluciones requeridas y adquirir equipos y materiales.

Todos los funcionarios de las gerencias mencionadas quedarían automáticamente fuera de su legítimo lugar de trabajo, lo que consideramos que lesionaría sus derechos humanos y fundamentales proclamados en las normas jurídicas y en la Constitución de la República, en sus artículos 59, 60 y 61. También consideramos que se quebrantaría el orden jurídico internacional contenido en pactos, declaraciones y otras normas. El Gobierno actual maltrataría directamente a los funcionarios públicos, retirándolos por mero capricho.

A la vez, resulta indiscutible que el personal nuevo no puede ser idóneo para una empresa de transporte de la importancia de AFE. Por ejemplo, en el año 2014, gestionada de manera ineficiente, la empresa cargó poco más de 800.000 toneladas, con un techo a transportar de más de 1.300.000 toneladas. Los funcionarios nuevos, que recién ingresan, no serán los adecuados para el cumplimiento de estos deberes, como debe ser lo criterioso y normal en una empresa de transporte. Ellos serían quienes se encargarían de conducir las mercancías, mediante flete, a partir del 1º de julio, algo sorprendente para el país.

A la vez, venimos a denunciar aquí la participación de gerentes de AFE en la transición de las gerencias que tienen a su cargo. Evidentemente, todos los aquí presentes conocemos la ley; como un buen padre de familia hoy se les paga para la privatización y el desarraigo de los funcionarios a su cargo, según lo dispuesto en la RD 516/14 -de la cual entregamos copia a los señores legisladores-, de 28 de noviembre de 2014.

A su vez la ley establece el Estatuto del Funcionario sobre la base fundamental de que el funcionario existe para la función y no la función para el funcionario, con lo que estamos de acuerdo. ¿Es ético o es un doble juego que estén trabajando y cobrando en una empresa privada? Ese viene a ser el importe del 51% que le corresponde a AFE; desconozco si la SLF estará pagando algo.

Con la creación de la SLF -Servicios Logísticos Ferroviarios Sociedad Anónima- el 51% le corresponde a AFE y el 49% a la corporación y trabaja bajo el derecho privado. Ese drástico cambio que se daría a partir del 1º de julio modificaría las reglas de juego en el mercado ferroviario, que hoy se reglamenta por el derecho público unilateralmente para AFE-cliente, y a partir de la fecha mencionada se negociaría de acuerdo con el derecho privado, bilateralmente. Hoy es posible medir que, no obstante la transferencia de varios millones de dólares hacia la creada SLF, igualmente se produce una sistemática caída en el tráfico de cargas. En el año 2010, AFE transportó 1.178.212 toneladas; en el año 2011, creada la SLF, se transportaron 1.060.437 toneladas; en el año 2012, cuando la SLF estaba en pleno funcionamiento en lo comercial, con máquinas, etcétera, se transportaron 1.077.136 toneladas; en el año 2013 se transportaron poco más de 1.017.000 toneladas, y en el año 2014 solo se transportaron 833.000 u 883.000 toneladas; no pudimos conseguir datos precisos acerca de esta última cifra por parte del anterior Directorio de AFE. El año 2014, en el que la SLF estaba en pleno funcionamiento, fue uno de los tres peores de la historia de AFE.

Creemos que estas cifras empeorarán ya que teniendo en cuenta las fuerzas del mercado, la creación de la SLF no ayuda a garantizar el interés general. Los transportistas en el mercado ferroviario son tan escasos y puntuales que van a transportar una cantidad menor a un precio mayor. Este posible precio provocaría un aumento directo de los productos de primera necesidad que demandan transporte ferroviario, como por ejemplo arroz, cemento, combustible y otros.

Si bien creemos que AFE puede fallar a la hora de lograr eficiencia en sentido económico, en lo que respecta al producto bruto interno resulta importantísima para el país y la regulación de precios, los ahorros en divisas y tiene externalidades positivas, disminución en polución, ahorro de combustibles y derivados, baja de accidentes viales, etcétera. Cada tren que corre AFE reduce el tráfico en hasta treinta y nueve camiones pesados y algo más de cincuenta camiones medianos en las carreteras.

AFE sí es eficiente. Viene otorgando bonificaciones superespeciales para los fletes en tren a la Corporación Ferroviaria del Uruguay, RD 115/11, del 17/3/2011. Desde el año 2009 a la fecha, AFE viene facilitando muy por debajo de sus costos los precios que cobra a la Corporación Ferroviaria del Uruguay por las renovaciones que está haciendo en el país. Todo eso perjudica las arcas del Estado y le da letra a muchos dirigentes para decir que AFE es un desastre.

Adjuntamos una nota en la que figura lo que se debería cobrar por RD a la SLF. Para dar un ejemplo bien gráfico, cada tren le cuesta a AFE -sin pretender obtener ganancias, como lo haría otra empresa- aproximadamente $ 125.100 y AFE le está cobrando a la SLF, $ 124.913. Creemos que eso es algo muy grave y se viene llevando adelante desde el año 2010. Entendemos que esa es una parte de las deficiencias que se quiere hacer ver como real en la eficiente AFE.

Gracias, es todo por ahora.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Quisiera que aclararan el costo por tonelada.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- El costo de AFE es de $ 224.287 -pido disculpas porque me equivoqué en la cifra que mencioné anteriormente- y a la SLF se le cobra $ 124.913. Tiene unos descuentos importantísimos.

(Diálogos)

——El costo no es por tonelada, sino por tren completo.

(Diálogos)

——Aclaro que me estoy refiriendo a la cotización a la Corporación Ferroviaria por transporte de piedra triturada con distribución en vías entre Tres Árboles y Chamberlain.

No sé si queda claro para la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el diputado Otero apunta al costo de la corrida de tren que en la jerga de transporte se le llama a lo que llevan los vagones. Ese precio tiene un costo pero, a la vez, la cifra que se paga es totalmente distinta.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Le aclaro al señor diputado Otero: el costo en el que incurre AFE por la corrida es de aproximadamente $ 224.287; puede ser menor, pero el costo siempre es mayor. Con la bonificación, AFE le cobró a la Corporación Ferroviaria $ 124.913, acorde con lo dispuesto por el RD 115/11, de la que el señor legislador tiene copia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Escuchamos el planteo de la delegación de los trabajadores, que es lo que ellos han solicitado para esta entrevista, y una vez que se haga la ponencia abriremos un espacio de consultas de los señores diputados.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Acá hay cosas que son muy ciertas, como que en la década del noventa se llegó a un plebiscito en el cual la ciudadanía votó en contra de privatizar los entes del Estado. Todos estamos en conocimiento de eso. Pero, hete aquí, que entramos en contradicciones, porque hoy en día, a pesar de que digamos que es una asociación entre público y privado, es una privatización. El 49% que tendrá el privado y el 51% que tendrá el Estado, son acciones que cotizarán en la Bolsa. Habría que preguntarse si el 51% de AFE no se toca y no pertenece a la Bolsa de Valores, porque mañana viene un inversor y se cambia ese 51%, quedando el privado con la mayoría y con la posibilidad de tomar ciertas decisiones que no sean acordes a nuestro país. Hemos tenido experiencias de otras relaciones público-privado que no han dado frutos y que hemos pagado todos los uruguayos.

En cuanto al préstamo a la operadora, uno se preguntaría por qué a un privado se le prestan US$ 45.000.000 u otra cifra, y no se le prestan a AFE, como ente estatal. ¿Cuál es el motivo? ¿Por qué se tiene que crear un ámbito público-privado siendo que hay personas idóneas en el tema que pueden sacar a flote una empresa, siempre que el Estado les brinde las herramientas? Me refiero al mantenimiento de las vías, a la compra de vagones y a otro montón de cosas. Pasados los años, lo único que vemos cuando salimos por ahí es pasto en la vía. Es así. Actualmente, cuando se crea un espacio público-privado, de la noche a la mañana aparecen muchos millones de dólares. Entonces, no nos cierra por qué ese desfasaje, abruptamente, pasando a estos operarios al ámbito privado y desregulando todo, por supuesto.

Para presentarse al llamado público para operadores de máquinas las personas tienen que tener una libreta que los habilite a manejar esos vehículos; no es como conseguir una libreta de conducir un auto, que si vamos a alguna Intendencia por ahí es más fácil...

(Diálogos)

——... y no quiero que algún Intendente se sienta ofendido por esto.

Acá, la única institución que puede expedir esa libreta es AFE y quien tiene el derecho de admitir a una persona que está habilitada es un inspector, que ha tenido un curso de maquinaria, un curso de motores y tiene todo el conocimiento para decir que ese operador está en condiciones de manejar una máquina. Hoy en día tenemos libretas firmadas por Magalí Mahuá, que desconozco si sabe manejar una máquina ferroviaria.

Entonces, son contradicciones que no cierran. No queremos pensar que mañana van a aparecer libretas firmadas por personas que no son idóneas en el tema. Basta con mirar a nuestros vecinos para ver que hay mucha gente desprolija y cuántos accidentes con muertos se han tenido. Ojalá que no suceda aquí, pero si esa gente mañana no tiene personal y admite el ingreso de personal no capacitado, vamos a tener un problema muy grande, y todo por la ambición de fomentar una empresa público-privada.

En realidad, la herramienta ya la tenemos; lo único que tenemos que hacer es poner la mirada en esa gente, que es idónea en el tema y que puede llevar las cosas adelante, siempre y cuando el Gobierno le dé una mano.

SEÑOR COITIÑO (Pedro).- Hay dos puntos esenciales sobre los que nuestro sindicato quiere consultar, además de denunciar algunas cosas.

El primero es que no entendemos por qué se forma esta operadora, a qué efectos. Si bien aplaudimos que haya trabajo para todos los uruguayos, y nos parece bien, no entendemos el porqué de crear una empresa en el modo ferroviario para transportar la carga, cuando AFE, como empresa pública, lo está haciendo. Lo hará bien, mal o regular, pero lo hace, con todas sus carencias. Estas carencias no las tiene por culpa de los obreros, sino de una mala administración que viene desde hace muchos años, pero que en estos últimos tiempos se ha acentuado. Han pasado diferentes Gobiernos de distintos partidos políticos y AFE no recibe la inversión que necesita.

Entendemos que AFE necesita una reestructura, porque hay que agiornarse a los tiempos que están corriendo, a los tiempos modernos. Nuestro principal objetivo siempre fue que AFE siguiera transportando carga y pasajeros. Yo siempre le digo a mis compañeros que AFE sigue en funcionamiento, no gracias a los obreros, sino por culpa de los obreros; somos tan empecinados y queremos tanto al ferrocarril que lo queremos sacar adelante. Reitero, con errores, con falta de material, con material viejo, vetusto. Los compañeros mecánicos arreglan las máquinas como pueden; los compañeros maquinistas, en la situación en la que nos encontramos hoy, con barreras que en su tiempo fueron malas, con mala señalización, con vías que están en mal estado, somos los culpables de que esto funcione hasta el día de hoy.

No entendemos el porqué de crear una nueva operadora para transporte en tren de carga, cuando AFE tiene una carta orgánica que establece que es su obligación hacerlo. Si AFE deja de hacerlo estaría violando un marco legal, que es su carta orgánica, por la cual fue creada.

Hay cosas que uno, como obrero, no entiende. Por ejemplo, que se pase a todo el personal de conducción a la empresa de derecho privado. Obviamente, no nos pueden pasar en forma compulsiva. Este llamado que hubo -este es el segundo punto al que quería referirme-, no fue público, porque no hay una escuela para aprender a conducir máquinas de AFE. No es como las academias para aprender a conducir un auto. Entre la gente común y corriente no hay personas que sepan conducir un tren; los que saben hacerlo fueron formados por AFE. Es gente experimentada que durante muchos años ha estado arriba de los trenes. Por eso nosotros entendemos que este fue un llamado interno, dirigido a los compañeros maquinistas de AFE, que tenemos dos opciones.

La primera es no pasar a trabajar a la operadora bajo el régimen de derecho privado, porque perdemos una cantidad de beneficios como empleados públicos. El primer beneficio que perderíamos es la estabilidad laboral, por la que hemos peleado todos los trabajadores, los públicos y los privados. Pero, ¿qué sucede? Si AFE ya no hace correr trenes de carga, quedarían sin trabajo; en AFE no habría lugar de trabajo para ellos. Hay compañeros que tienen cincuenta y cinco años y que hace treinta y cinco años o más que lo están haciendo. Esa gente ya no tendría cabida en AFE; no habría lugar para ellos. Entonces, AFE los dejaría excedentes.

La segunda opción sería intentar pasar a trabajar en la operadora. AFE les reservaría, según dice el nuevo Decreto, el lugar de trabajo, pero, como sabrán los señores diputados, muchos compañeros son contratados. Con treinta y cinco y treinta y seis años de trabajo y cincuenta y cinco años de edad, todavía son contratados por AFE, porque no hubo presupuesto. Entonces, nadie nos puede garantizar que esa gente, una vez terminado el período legal, todavía tenga su trabajo en AFE. Si termina el contrato y se queda sin trabajo en el otro lado, por las causas que sean, esa gente queda en la calle. Ahí vamos a otra cuestión.

Como sabrán y muchos recordarán, más allá de que veo caras jóvenes y otras que no tanto -no somos tan jóvenes-, en 1988 los obreros de AFE sufrimos lo que fueron las primeras listas de excedentes. En aquellos tiempos eran compulsivas. Pensamos que esa época estaba superada, pero para los obreros no lo está porque, reitero, estos compañeros quedarían excedentes, serían redistribuidos en los demás entes. Hay compañeros exferroviarios en todos lados; inclusive, creo que dentro del Palacio Legislativo hay compañeros que fueron ferroviarios. Fue algo que a nosotros nos afectó mucho.

Entiendan: hoy la gente de AFE trabaja muy mal, trabajamos muy mal, con la posibilidad de que el 1º de julio no contemos con nuestro trabajo. Todos nos sentiríamos bastante mal si supiéramos que el 1º de julio nos podemos quedar sin trabajo. Entiendan las razones de los ferroviarios.

En el llamado que hizo esta operadora se pide: auxiliar de soporte operativo, conductor, jefe de planificación y control, analista, mecánico general, mecánico diez, jefe de transporte, jefe responsable de seguridad y seguridad ocupacional, jefe de servicio al cliente, jefe de planificación. Todos son jefes; reitero: todos son jefes; ningún obrero. ¡Si conoceremos en AFE de muchos jefes! ¡Si conoceremos en AFE de eso! Hoy AFE cuenta con dieciséis gerencias. Tiene de dieciséis a dieciocho gerencias. Esta operadora pide gerentes, jefes. Teniéndolos en AFE para elegir, ¿por qué no los elige? ¿Será porque hay una mala administración? ¿Será porque los mandos medios hicieron una mala administración? Son preguntas que nos hacemos, porque estos gerentes son los que llevan adelante AFE; los obreros cumplimos órdenes, cumplimos lo que se ha planificado. ¿Esto no querrá decir que hoy no hay una planificación en AFE? ¿No será que no se sabe hacia dónde vamos? ¿Por qué esta operadora pide jefes? No entendemos. El Estado le pagaría a los dieciséis gerentes que tiene AFE, además de a los gerentes que tiene la operadora. El Estado le estaría pagando al doble de gerentes; gerentes de los gerentes. Cuando el propio ministro Astori sale a decir en la televisión que habrá un ajuste presupuestal, recortando horas extras a los obreros, recortando publicidad, sin embargo, aquí se piden más gerentes. ¡Vamos a seguir pagando más gerentes! No entendemos. A los obreros se les dice: "Vamos a apretarnos el cinturón" pero, por otro lado, gastamos.

Como decía el compañero Wilson De León, se consiguió un préstamo de US$ 45.000.000 para esta operadora. ¿Por qué no se lo consiguió para AFE? ¿Por qué no lo conseguimos para AFE, que está funcionando, que cumple con todos los requisitos que se piden para esta operadora? Para AFE no hay un mango; no hubo antes y no hay ahora. Hay cosas que los obreros no entendemos: ¿hacia dónde vamos? ¿Hacia dónde nos quieren llevar? Obviamente, nos quieren llevar hacia la privatización.

Venimos a denunciar y a preguntar. Tenemos muchas preguntas, que acabo de exponer.

SEÑOR FAGIÁN (Miguel).- Quiero dejar claro que en AFE, si bien tiene dieciséis gerencias, somos solo ochocientos funcionarios.

SEÑOR COITIÑO (Pedro).- Es cierto. Toda la vida se dijo que AFE era ineficiente porque en su momento, como dijo el compañero Rodolfo Galván, éramos diez mil funcionarios. Entonces, éramos ineficientes por la cantidad de gente. Reitero: en 1988 empezaron las listas de excedentes de los funcionarios de AFE. Hoy somos ochocientos y seguimos siendo ineficientes. Quiere decir que por culpa del obrero no era.

Es cierto: AFE necesita una reestructura, pero no en cuanto a los obreros, sino en la parte gerencial. No entendemos cómo una empresa de transporte puede funcionar con dieciséis gerentes. En ninguna parte del mundo una empresa tiene dieciséis gerentes. AFE los tiene. En definitiva, disculpen lo que voy a decir, pero hay más caciques que indios. Si dividimos a los ochocientos funcionarios entre las dieciséis gerencias, podremos saber cuántos funcionarios hay por cada gerente.

Gracias.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Agradezco la presencia de los trabajadores.

Debo haberlos recibido, pero no los ví, así que recién tomo contacto con estos tres informes. Fue muy clara la presentación de todos.

Me preocupa mucho el tema del otorgamiento de las libretas, en la medida en que es solo AFE la institución que las puede otorgar.

En otro momento se dijo que hay una pérdida de fuentes laborales, y que claramente ustedes perderían el trabajo. Me gustaría saber un poco más acerca de eso.

También me gustaría conocer la cantidad de funcionarios contratados con más de veinte años de trabajo, que, si no entendí mal, es lo que se dijo. Eso es grave, porque los contratos se rescinden cuando se desea

También quisiera saber si cuando se hace el llamado a aspirantes a ocupar los cargos, quienes que están dentro de AFE pueden presentarse, y si ese funcionario que ha trabajado tantos años en AFE tiene algún plus a favor por ese antecedente.

El otro aspecto que me deja aún más preocupado es la asociación pública privada. Lo digo con legítimo derecho porque siendo militante del Partido Nacional hice campaña en contra de la privatización de las empresas públicas. Por lo tanto, me siento con bastante argumento para decir que estoy en contra. También me siento con derecho a decir que creo en los organismos públicos y en el trabajo de los organismos públicos; lo apliqué durante los diez años en los que me desempeñé como Intendente. La Intendencia de Río Negro tiene más personal que en 2005, pero hasta cuando estuve allí no había una sola tarea tercerizada. Cuando asumí ese cargo estaba tercerizado el servicio de recolección de residuos, el encargado de hacer las calles y otros que luego traje a la Intendencia. Creo en la Administración Pública ejecutando las obras; no todo lo público es malo ni todo lo privado es bueno. Todas las cosas tienen su sentido. Soy un gran defensor del trabajo de los funcionarios públicos. Por supuesto, hay de todo, al igual que en el caso de los Intendentes: algunos sirven para mucho y otros quizás no servimos para tanto. Reitero que soy defensor del funcionario público en la tarea que tiene que realizar.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Simplemente quiero hacer una pregunta. En general, en la Comisión recibimos a la Unión Ferroviaria del Uruguay. Según lo que ustedes presentan, el Sindicato Ferroviario del Uruguay, que yo desconocía -disculpen mi ignorancia-, fue fundado en agosto de 2012. Me gustaría saber a cuántos de los ochocientos funcionarios de AFE ustedes representan como sindicato y si están integrados a alguna central sindical. Corríjanme si me equivoco, pero creo que esta es la primera vez que piden una reunión a la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vimos el llamado que se publicó en algunos medios y observamos que es para cubrir varios puestos, entre ellos, el de maquinista. Me gustaría saber cuántos maquinistas existen hoy en AFE y cuál es su promedio de edad.

SEÑOR COITIÑO (Pedro).- El Sindicato Ferroviario del Uruguay se fundó en 2012. Somos escindidos de la Unión Ferroviaria. Obviamente, en algún momento todos pertenecimos a la Unión Ferroviaria, pero por determinadas razones nos fuimos, al igual que ha pasado con los partidos políticos. Lo mismo sucedió recientemente, como salió en la televisión, con un sector del partido de Gobierno, que por discrepancias decidió separarse. Nosotros estamos en la misma situación. Representamos más o menos a un 10% del total de los ferroviarios. La mayoría de los integrantes del Sindicato de Ferroviarios somos maquinistas; no todos, pero entre el 60% y el 70% es personal de conducción, que incluye a maquinistas y ayudantes. El ayudante es quien tiene el cargo de vigilancia de la máquina y es subalterno del maquinista.

En todo el país hay 123 tripulantes de máquinas, es decir, maquinistas y ayudantes.

Me alegro de todo lo que señaló el señor diputado Lafluf Heibech en cuanto a la defensa de los empleados públicos. Como bien dijo, no todo lo público es malo ni todo lo privado es bueno.

Con respecto a la libreta de conducir, que se implementó hace un par de años, para nosotros, gente con muchos años de trabajo, fue algo irrisorio. Entré a AFE el 15 de setiembre de 1975, siendo bastante joven. Soy maquinista contratado. Tengo más de treinta años de trabajo. Hay varios compañeros que se encuentran en la misma situación. Sacamos la libreta de conducir en Boiso Lanza; allí nos hicieron el examen psicofísico y nos otorgaron un provisorio para la libreta de conducir. En el año 2013 vinieron dos mecánicos navales a AFE para tomarnos examen y a decirnos cómo conducir trenes. Luego de treinta y cinco años arriba de un tren, gente que ni siquiera sabía cómo subir a una máquina nos vino a tomar examen. A partir de ese momento quedamos todos habilitados. Evidentemente, ellos aprendieron más de nosotros que lo que nos podían enseñar sobre la conducción de trenes. Eso fue lo que sucedió con la libreta de conducir, firmada por esta señora que, obviamente, no sabe conducir un tren porque en AFE no hay mujeres maquinistas. Acá solo los varones conducen trenes, no como en otros países del mundo.

SEÑOR FAGIÁN (Miguel).- Quiero contestar la pregunta del señor diputado Lafluf Heibech sobre la cantidad de contratados y presupuestados.

De la plantilla de ochocientos funcionarios, casi doscientos somos presupuestados. El resto son contratados.

En cuanto a las condiciones para ingresar en la nueva operadora, se empieza de cero, se pierden todos los derechos: la licencia y los años de antigüedad.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Quedó pendiente una pregunta sobre el kilaje de una corrida de trenes. Por vagón, aproximadamente, son 800.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Hay un comparativo de lo que se le cobra a la corporación ferroviaria con la bonificación, y cuánto debería cobrar AFE y el costo directo del tren.

SEÑOR LAFLUF HEIBECH (Omar).- Nos quedó claro que son algo más de $ 200.000 y se le cobra alrededor de $ 120.000, pero no sabemos para transportar cuántas toneladas, de manera de poder calcular el costo por tonelada.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Son 288 toneladas por tren. Es una línea de costo muy sencilla. El precio por vagón es de $ 10.835 en tren completo.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Con respecto a si formamos parte de alguna central sindical, decimos que estamos integrados a una nueva central sindical. Hace varios años lo planteamos a algunos diputados y hoy es una realidad. Entej es una nueva central de trabajadores deslindada del PIT-CNT. Por eso hoy en día hay un montón de sindicatos que están desprendidos del PIT-CNT, entre ellos, el nuestro.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Quiero reiterar al señor diputado Caggiani que no estamos en guerra con la Unión Ferroviaria. Decidimos escindirnos de la Unión Ferroviaria por el PIT-CNT, pero con respecto a este tema pensamos lo mismo. Creemos que lo que está haciendo el Gobierno puede ser algo muy acelerado. Como decía el señor diputado Lafluf Heibech, lo público no es tan malo ni lo privado es tan bueno.

SEÑOR FAGIÁN (Miguel).- Con respecto a la edad del personal conductor, está entre cincuenta y dos y cincuenta y ocho años.

SEÑOR LAFLUF HEIBECH (Omar).- Estoy sacando la cuenta. Si dividimos $ 124.000 entre las 288 toneladas resulta $ 430 la tonelada, alrededor de U$S 16. ¿Esto varía con la distancia?

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- El comparativo está hecho sobre una misma distancia, entre dos estaciones, de Chamberlain y Tacuarembó, una distancia de 165 kilómetros.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión agradecemos la presencia de la delegación del Sindicato Ferroviario del Uruguay.

En algunos minutos recibiremos a los representantes de la Unión Ferroviaria, que vienen exactamente por la misma preocupación.

Obviamente, tenemos conocimiento del tema porque en esta Comisión estuvo el ministro de Transporte y Obras Públicas, quien planteó la política que se estará aplicando en el país con respecto al ferrocarril. Particularmente, sabemos de la existencia de un decreto del Poder Ejecutivo que reserva el cargo a todos aquellos funcionarios públicos que pasen a trabajar en la operadora que, como bien decían ustedes, se compondrá de 51% de capitales de AFE y 49% de la CND.

Para nosotros y esta Comisión en su conjunto el ferrocarril es importante para el desarrollo del país, por lo que significa para la infraestructura y por muchos de los motivos que ustedes plantearon y que seguramente también señalarán los representantes de la Unión Ferroviaria.

Agradecemos la información, la opinión y los materiales que nos dejan.

Luego de escuchar todos los reclamos, seguramente haremos contacto con las autoridades de AFE a los efectos de conocer de primera mano cuál es su opinión con respecto a este asunto.

Reiteramos nuestro agradecimiento a los trabajadores y quedamos a su disposición.

SEÑOR COITIÑO (Pedro).- Nuestro sindicato quiere que los señores legisladores tomen en cuenta el servicio social que brinda AFE con los trenes de pasajeros, porque nuestra campaña se ha despoblado desde el momento en que el ferrocarril dejó de funcionar; desde ese entonces, quedaron muchos pueblos fantasma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por el aporte.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato Ferroviario del Uruguay)

(Ingresa a Sala una delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay)

SEÑOR PRESIDENTE.- La comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay, integrada por los señores Ricardo Cajigas y Carlos Aramendi.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Agradecemos a la Comisión por recibirnos.

Nuestro planteo tiene que ver con la situación de conflicto que hay en AFE. Nosotros no quisimos llegar al conflicto, pero así se dieron las cosas.

Quiero denunciar en esta comisión la violación por parte del Gobierno de la Ley Nº 18.508, de negociación colectiva, ya que entendemos que hubo mala fe durante los dos o tres meses que estuvimos negociando directamente con el actual ministro Rossi. Durante cuatro años estuvimos estancados como trabajadores ferroviarios y consideramos que el Gobierno también se estancó en una situación de enfrentamiento con los trabajadores.

En el mes octubre enviamos cartas a los candidatos presidenciables de todos los partidos. Solamente nos contestó el doctor Tabaré Vázquez y nos envió un emisario para empezar a conversar sobre una posible salida. En ese sentido, comenzamos a conversar con Víctor Rossi, a quien le planteamos la situación existente durante cuatro años y que teníamos que buscar una solución por el bien de los trabajadores ferroviarios y de todo el país, ya que es necesario desarrollar el modo ferroviario en forma urgente. En ese momento comenzamos a trabajar en alguna alternativa teniendo claro cuáles eran las dos posiciones, ya que Rossi nos planteó que la posición de la fuerza política era que el decreto de 28 de diciembre de 2011 no se iba a derogar y que se seguiría adelante con la operadora bajo el derecho privado. Nosotros dejamos clara nuestra posición, que fue votada en dos asambleas en 2012 y 2013, respecto a que ningún trabajador ferroviario iba a dejar el derecho público para pasar al derecho privado.

Teniendo sobre la mesa las dos posiciones, que estaban totalmente claras, decidimos trabajar sobre una alternativa en la que no hubiera ganadores ni perdedores, sino que íbamos a salir juntos. Tuvimos cinco o seis reuniones con Rossi tratando de buscar una alternativa. El ministerio, en su momento, nos pidió que hiciéramos un planteo por escrito, siempre teniendo como eje la participación de los trabajadores de AFE dentro de la operadora, respetándose el derecho de trabajadores públicos. Ese era el eje de la situación que entendíamos que podía solucionar el asunto.

En las últimas conversaciones con el ministro también participaron Jorge Setelich y el directorio de AFE -conversamos antes de tener y después de que se votaran las venias- siempre con la misma idea. Nosotros presentamos un proyecto que entendemos es la solución para salir del problema y que la operadora empiece a funcionar.

Propusimos modificar el artículo 5º del decreto por el que se creó la operadora, eliminar el artículo 8º y hacer una nueva redacción. Si bien ese trabajo lo hicimos en la Unión Ferroviaria, se le dio sustento legal junto con los compañeros del Instituto Cuesta Duarte, que corrigieron parte de la redacción. También nos comunicamos, vía correo electrónico, con el doctor José Korzeniak, que es un gran constitucionalista -actualmente está retirado de la política-, quien nos ayudó a dar más forma al documento.

En líneas generales el documento modifica la participación de AFE dentro de la sociedad con el patrimonio material y humano calificado que fuera necesario para el desarrollo de la empresa como funcionarios públicos de AFE. Además, en la nueva redacción del artículo 8º se plantea que todos los nuevos ingresos que se hicieran a través de Servicios Logísticos Ferroviarios se realizaran bajo el derecho privado, y que ambos derechos podrían ser regulados por una negociación colectiva

Con esto entendemos que se solucionan los dos problemas: el de los actuales trabajadores del ferrocarril y el de todos los ingresos bajo el derecho privado. Hay que tener en cuenta que por cuestiones biológicas, en cinco o diez años la plantilla de trabajadores públicos se irá reduciendo y aumentará la de funcionarios bajo el derecho privado. Es decir que en un término de diez años toda la empresa prácticamente quedaría bajo el derecho privado que, en definitiva, es lo que busca el Gobierno.

Enviamos el documento al ministerio de Transporte y Obras Públicas que lo tuvo durante casi un mes.

Sin embargo, en una reunión con el directorio de AFE nos dieron un pequeño papel y el presidente nos dijo que era lo que nos mandaba el ministerio. Allí decía que Tabaré Vázquez había firmado un decreto mediante el cual conservábamos el derecho público hasta que nos jubiláramos, pero que para ir a trabajar había que salir de licencia sin goce de sueldo. Eso no nos dio ningún tipo de garantía, no resolvió nada y cambió el eje de la negociación. Habíamos trabajado durante cinco meses en una línea en la que se contemplaban las dos situaciones para salir del problema y poner en marcha la operadora, pero de un momento a otro se cambió el eje de la discusión.

Inmediatamente pedimos una reunión con el ministerio y a las 48 horas nos reunimos con el ministro, el subsecretario, y con el presidente y el vicepresidente de AFE, Álvaro Fierro. En esa reunión el ministro preguntó de qué estábamos hablando. De alguna manera, eso fue lo que nos molestó porque estábamos diciendo lo mismo que habíamos conversado durante cinco meses. El ministro no se acordaba de nada y no sabía de qué estábamos hablando. Entonces, la reunión cambió de tono. Eso fue lo que realmente molestó y nos hizo pensar que había mala fe por parte del Gobierno. Si se negocia podemos acordar o no, son las reglas de juego, pero no se concibe que no nos acordemos de lo que dijimos o hicimos. Esto llevó a una situación bastante complicada. El ministro después de una larga reunión pidió unos días para hacer consultas; nos volvimos a reunir unos días después y comunicó que el Poder Ejecutivo había decidido hacer un llamado abierto para la conformación de la operadora Servicios Logísticos Ferroviarios y que no iba a haber ningún trabajador público. Fue simplemente una comunicación, no una explicación de por qué se rompía la negociación.

A partir de ese momento se desató el conflicto, que está instalado; ahora el asunto es buscar la solución a todo esto.

Desde que se creó el decreto en el año 2011, los trabajadores estuvimos buscando muchas alternativas ya que durante los años del Gobierno de Mujica también se negoció y los trabajadores siempre presentamos opciones de todo tipo. Desde aquella época hasta ahora el ministerio de Transporte y Obras Públicas nunca

aportó una sola idea para salir del problema. ¡Ni una sola! Solo está la intransigencia del Gobierno en cuanto a que sería una empresa de derecho privado, y no da alternativas.

Reitero que en dos asambleas de todos los trabajadores ferroviarios -asociados o no al sindicato- se nos mandató en el sentido de que ningún trabajador ferroviario va a ir al derecho privado.

Por lo tanto, con una situación tan rígida de los dos lados, de alguna forma nosotros fuimos tratando de ceder y buscar salidas al problema. En ese sentido, recorrimos el país tratando de convencer a los compañeros de que podía haber una alternativa de trabajar dentro del derecho público en la empresa de derecho privado para ponerla en marcha, junto con trabajadores del derecho privado, regulados por un convenio. De esta manera cedimos al planteo original que se hizo en las asambleas. No obstante, el Gobierno desconoció la negociación que se hizo durante cinco meses y presentó un camino que nunca estuvo sobre la mesa. Esto en cuanto a la negociación.

Tal vez los legisladores se pregunten por qué nosotros rechazamos la creación de la empresa bajo el derecho privado. Siempre hay un por qué. Rechazamos la creación de esta empresa bajo el derecho privado porque reconvertir el ferrocarril y ponerlo al servicio de un país productivo se puede hacer a través de AFE como empresa pública, como se hizo con muchas otras empresas públicas que se reconstruyeron con una importante presencia del Gobierno en sus inversiones. Entendemos que AFE se puede reconstruir a sí mimo porque tiene los medios para hacerlo: los trabajadores y la experiencia. Lo que ocurre es que necesita inversión, que nunca llegó.

¿Por qué nosotros no confiamos en el derecho privado? No digo en el derecho en sí, sino en como una empresa pública trabaja en el derecho privado. En el año 2009 fue creada la Corporación Ferroviaria, que es una empresa estatal que trabaja bajo el derecho privado, pero nunca fue controlado el gasto del dinero que recibe, ni por el Parlamento ni por el Tribunal de Cuentas, porque trabaja bajo el derecho privado. La experiencia que tuvimos con la Corporación Ferroviaria fue cuando se entregó la documentación de los gastos del final de la obra, cuando las cuentas no dieron. Esto fue denunciado en su momento en esta comisión y también lo hizo el directorio de AFE. La Corporación Ferroviaria presentó un balance que no tenía nada que ver con el dinero que había recibido, y ante esto AFE hizo el reclamo de que tenía dinero a su favor, tal como consta en las actas del directorio. Sin embargo, nadie pudo controlar cómo se gastó ese dinero, que de alguna forma pagamos todos los uruguayos.

En definitiva, entendemos que con la modalidad de empresas estatales bajo el derecho privado se corre un gran riesgo al manejar y controlar los fondos. La experiencia vivida con la Corporación Ferroviaria se puede trasladar a la operadora bajo el derecho privado, que está esperando recibir un préstamo de US$ 45.000.000 y en ese caso, ¿quién va a controlar? ¿Qué seguridad tenemos de que esos fondos se gasten como corresponde?

A su vez, la creación de la operadora bajo el derecho privado lo único que haría sería trasladar la responsabilidad de la situación del ferrocarril a los trabajadores porque lo único que cambia es el derecho laboral, y no otra cosa. O sea que sería trasladar la responsabilidad del deterioro que ha tenido el ferrocarril durante muchos años y crear una empresa bajo el derecho privado porque el derecho público no funciona. Creemos que el asunto no pasa por ahí. Nos están trasladando una responsabilidad que no es nuestra. Hubo falta de inversión y malas gestiones en todos los Gobiernos de todos los partidos; acá no se escapa ninguno: blancos, colorados y frenteamplistas. Las gestiones realizadas por sus directorios fueron pésimas.

Entonces, si a una mala inversiones sumamos a una mala gestión, es indudable que el ferrocarril tiene que estar como está. Esto no es porque sea una empresa pública, ya que si fuera una empresa privada con los mismos problemas seguramente también se fundiría.

Cambiar la situación laboral de los trabajadores no es una solución. Este es un problema en el que el Gobierno se ha embretado porque el personal técnico calificado para desarrollar la empresa lo tiene AFE, y son funcionarios públicos. Por ahora es así y no hay otra alternativa. Se podrá parar el ferrocarril durante dos o tres años y preparar gente afuera -lo pueden hacer y tienen todo su derecho-, pero va a ser un trastorno mucho más pesado que aceptar la solución que plantearon los trabajadores con respecto a que la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios fuera una empresa mixta con trabajadores públicos y privados regulados por un convenio colectivo.

Nuestra solución no funcionó y ahora veremos cómo se sale de esta situación, porque el Gobierno ya hizo el llamado.

SEÑOR CAJIGAS (Ricardo).- La exposición de mi compañero fue bastante completa. Voy a realizar cuatro o cinco puntualizaciones.

En primer lugar, nosotros consideramos -voy a empezar por lo que debería ser el final para dejarlo bien claro- que esto es un intento o una privatización encubierta. No es lo mismo, por ejemplo, las tercerizaciones que ha habido en UTE, en Ancap, en otras empresas del Estado; más allá de que tampoco compartimos muchas de esas tercerizaciones, notamos una diferencia significativa. Por ejemplo, en UTE, el objetivo principal es la distribución y entrega de la energía, y eso lo hace UTE con sus trabajadores públicos y bajo el Derecho Público. Y después tendrá tercerizado todo lo demás. La función fundamental de Ancap es la destilación y la transformación del petróleo en determinado tipo de combustible; tendrá tercerizado todo lo demás: la distribución, la entrega, la facturación, la venta, etcétera, pero eso lo hace el ente público.

En nuestro caso, la carta orgánica de AFE dice que el objetivo principal de la empresa es el transporte de cargas, mercaderías y personas. El transporte de personas fue sacado hace muchísimos años y está limitado a 25 de Agosto y a Las Piedras, por falta de inversión, de personal, etcétera. El transporte de encomiendas también fue eliminado y ahora se le saca el transporte de carga. AFE se queda sin el transporte de carga, como objetivo principal de la empresa, y se pone en una sociedad que trabaja bajo el Derecho Privado; no es un ente autónomo y, además, puede ser una sociedad mixta en cualquier momento porque parte integrante de esa sociedad es la CND, y esta tiene -según la ley- la posibilidad de cotizar en bolsa hasta el 40%. Por lo tanto, en cualquier momento, terminamos con lo que es un ente autónomo en nuestra opinión, inclusive violando la Constitución, transformado en una sociedad mixta pública privada, más allá de que la mayoría de las acciones sean públicas. Y por si todo eso fuera poco, todos los trabajadores estamos obligados, chantajeados, presionados para que aceptemos renunciar a nuestros derechos pidiendo licencia sin goce de sueldo para ir a trabajar ahí bajo el Derecho Privado o, de lo contrario, que quedemos excedentes, porque esto es lo que nos están diciendo ahora.

Entonces, lo primero que quería plantear es esto de la privatización y la diferencia con los procesos que se dieron en los otros entes autónomos.

En segundo término, tenemos desconfianza en cuanto a algunas de estas cosas. Carlos contaba cuando AFE recibe la obra de la CFU aun habiendo faltante de dinero en el balance y aun no estando técnicamente aceptable, porque Infraestructura de AFE decía que no estaba todavía la información suficiente, que faltaban datos, que otros estaban mal, de cómo estaban llegando a la obra. Con esos informes de la gerencia de Infraestructura de AFE se recibe la obra de todas maneras. Quien lo recibe es el actual director nacional de Transporte Ferroviario, señor Alvaro Fierro, que en ese momento era el vicepresidente. Lo recibe bajo su firma, aprovechando que el presidente, señor Jorge Setelich, que se negaba a recibirlo, precisamente, por estas cosas, se había ido a China junto con Mujica, que como recordarán fue a hacer algunas negociaciones. Entonces, aprovechando la ausencia del señor Setelich, el señor Fierro firma eso. Y después, como consta en las actas del Directorio, hubo un problema. Si eso se hace en AFE, ente autónomo, imagínense cuál es la desconfianza que nosotros tenemos con respecto a lo que se puede hacer en una empresa que está regulada por el Derecho Privado y que ustedes no van a poder controlar de la misma forma que un ente autónomo.

Yo creo que, en cuanto al tema de la presión y de los perjuicios que se causa, nosotros hemos trabajado mucho y durante todo este tiempo -como decía Carlos- hemos ido tratando de flexibilizar posiciones sin violar las resoluciones de la asamblea; hace cuatro años que estamos estirando al máximo el elástico de la negociación para tratar de evitar el conflicto. En pos de eso, se nos han ocurrido montones de ideas; algunas de ellas ustedes las trataron y las aprobaron transformándolas en ley como, por ejemplo, la modificación de la ley sobre excedentes para los ferroviarios que rige hasta el 31 de diciembre de 2015. Ese trabajo que nosotros hicimos y que también hicieron ustedes, aprobando los proyectos, ahora corre el peligro de ser desconocido y de que se haga un nuevo atropello a los trabajadores porque si el Gobierno toma la decisión de hacer esto ahora, nosotros quedaremos excedentes, y si lo hace antes del 31 de diciembre de 2015, quedamos excedentes con esa ley que no nos protege de todo pero que, por lo menos, aminora los perjuicios que recibieron todos los ferroviarios que quedaron excedentes antes que nosotros.

Ahora bien; ¿qué nos dice el Gobierno? Que va a ser gradual, con lo cual quiere decir que, a buen entendedor, que algunos de nosotros quedaremos excedentes después del 31 de diciembre de 2015. Por lo tanto, nos van a dejar excedentes con la aplicación de la ley vieja; es decir, lo mismo que hicieron los partidos anteriores. Todo esto porque nosotros no aceptamos renunciar a nuestro derecho de ser trabajadores de AFE después de veinticinco, treinta, treinta y dos, treinta y tres años de trabajo, responsabilizándonos por todo lo que mencionó nuestro compañero Carlos.

Entonces, consideramos que esto es un atropello a los derechos de los trabajadores y consideramos que hemos presentado mil alternativas, hemos flexibilizado de mil formas diferentes, estamos dispuestos a seguir negociando si hay una negociación seria e, indudablemente, el que se quema con leche ve la vaca y llora, según el dicho popular. Ahora bien, si vamos a una negociación, la grabaremos para que después los interlocutores no olviden lo expresado, ya que en solo cuatro meses se olvidaron de lo conversado e, inclusive, de lo que estaba escrito. Por eso, empezamos diciendo que estamos convencidos de que esto ha sido una negociación por parte de los actores del Gobierno -inclusive, antes de que fueran parte del Gobierno porque la negociación empezó antes- de mala fe, absolutamente de mala fe.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Sin duda que ustedes decidieron -están mandatados por la asamblea- no pasar a ese régimen público privado. Si ustedes decidieron tomar esa medida -no pasar a ese nuevo régimen-, significa que la Corporación no tiene donde captar material humano para hacer su trabajo.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Mi pregunta es muy simple. Los dos integrantes hicieron referencia a que las cuentas no cerraron, que el informe que hay no coincide, que lo denunciaron. Me gustaría que se hiciera llegar a esta Comisión los documentos que se tenga, por lo menos, para conocer el tema.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Doy la bienvenida a la delegación que nos visita. Ya hemos tenido oportunidad de intercambiar opiniones sobre la cuestión. Sin duda, tenemos algunos puntos acerca de los cuales pensamos diferente, fundamentalmente, en cuanto al objetivo de la reforma del transporte ferroviario. Eso quedó planteado en las Comisiones cuando concurrieron.

Debo decir que esta Comisión trabajó sobre la problemática que existió en la primera obra que hizo la CFU, en el tramo Pintado-Rivera, con funcionarios de AFE y fondos del Poder Ejecutivo transferidos desde el Ministerio de Economía y Finanzas a la CND; además, vinieron las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de entonces, el ex Ministro Pintado, el Subsecretario y los señores Álvaro Fierro y Setelich, y dieron cuenta de la situación. Tanto es así que después la propia CFU pudo participar en una licitación que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por parte del Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur, el Focem 1, por la que se están arreglando los 422 kilómetros del tramo Pintado-Rivera.

Más allá de que ustedes hicieron las denuncias correspondientes, las autoridades y los partidos políticos que integramos la Comisión en ese momento dimos por saldado este tema, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados. Tampoco hubo algún tipo de impugnación de otras empresas con respecto a eso, o sea que desde el punto de vista legal también quedó saldado.

Hace poco recibimos a otra delegación de ferroviarios que yo no sabía que existía. Por eso les pregunté si dependían de la Unión Ferroviaria del Uruguay y me dijeron que no, que ni siquiera dependían del Pit-Cnt sino que eran representantes específicamente de maquinistas de locomotoras.

Creo entender que ustedes han tenido una posición, por lo menos, un poco más negociadora con respecto a la necesidad de la reestructura del modo ferroviario. No me queda claro lo siguiente. Por un lado, el señor Carlos Aramendi planteó, al principio, un determinado marco de flexibilidad donde pudieran existir trabajadores públicos y privados dentro de la operadora y que aceptarían la reforma del transporte ferroviario, o sea la operadora. Por otro lado, el otro integrante del sindicato plantea que, en realidad, están totalmente en contra. No entiendo la divergencia, cómo podría interpretarse eso más allá de que -insisto- no comparto el modo en que se desarrolló la última negociación. No creo que se hayan atropellado los derechos de los trabajadores -hace más de cuatro años que se está negociando sobre este tema-; hubo instancias de negociación y es justo y legítimo que el sindicato ferroviario no comparta la línea de tener una operadora ferroviaria cuya propiedad siga siendo del Estado pero que opere en el marco del Derecho Privado y que el Gobierno entienda que eso es necesario. Allí hay un lógico encuentro de intereses por lo que supongo que va

a derivar, en la medida de lo posible, en un acuerdo entre las partes porque ninguna operadora ferroviaria puede funcionar sin los funcionarios de AFE y eso lo sabemos todos, lo sabe el Gobierno y lo saben ustedes.

En ese sentido, nos compete la posibilidad de que esto se pueda subsanar de buena manera. Por eso rescataba el hecho de que por lo menos ustedes han intentado negociar. Ahora, creo que tampoco es bueno, por parte de las dos partes -estamos hablando con ustedes; cuando nos competa hablar con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se lo diremos- que se empantanen las negociaciones y que cada uno se vaya a las bandas. Por eso planteaba lo que ustedes decían en cuanto a que esta reforma no existe, que no se puede seguir trabajando en esto, sino que debemos tratar de aunar esfuerzos, sobre todo teniendo en cuenta que, en realidad, el 97% o el 98% -en este momento debe ser un poco más- del transporte terrestre del Uruguay está privatizado y no lo hace AFE sino los camiones. Si seguimos empantanados en esta situación, los que van a seguir llenándose de dinero los bolsillos son los camioneros, no es el Estado, no son los trabajadores ni es el Gobierno.

Por lo tanto, creo que si seguimos así le hacemos mal al país y a la producción. Debemos tratar de que el Estado tenga mejores capacidades para poder competir con el capital privado sin resignar su propiedad; la reforma iba por ese lado.

A veces hay que tener determinadas flexibilidades. En ese marco, hicimos los esfuerzos en el período pasado para que la declaración de excedentarios se extendiera, porque vencía en 2013; después la ampliamos a 2014 porque la propia presidenta de AFE nos lo solicitó; luego se amplió a 2015, a los efectos de que también ustedes puedan tener una salida digna con respecto a una negociación más general.

Esto más que una pregunta es una reflexión, pero me parece que debemos buscar caminos de entendimiento para poder solucionar este tema. Cualquier país desarrollado que apunte a su producción desarrolla el modo ferroviario, el modo fluvial, el modo marítimo y el modo carretero. En este sentido, nosotros estamos monopolizados con un servicio de transporte carretero y tenemos que tratar de aunar esfuerzos para que al Estado y al país le vaya mejor.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Me parece bueno que, aunque con matices, las dos agrupaciones plantearon lo mismo, lo que no es un hecho menor. Pensé que íbamos a tener dos delegaciones de trabajadores de AFE absolutamente distantes. Me parece que para nosotros debe ser una tranquilidad, tanto como lo es para ellos, porque son todos trabajadores de AFE.

Quiero trasmitir algo personal: lo que acá no se puede hacer es confrontar a AFE con el transporte carretero. AFE no puede competir porque el transporte carretero no es su función. Al país le interesa desarrollar AFE, como también el transporte fluvial, por el gran costo de mantenimiento de las rutas, por el tema ambiental y todo lo demás.

Me parece que el peor error que podemos cometer es confrontar a estos dos medios de transporte. Uruguay precisa un transporte multimodal: ferrocarril, fluvial y carretero.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Hacemos acuerdo con parte de lo que dijo el señor diputado Caggiani, el único que quedó de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Legislatura anterior, que nos ilustró de muy buena manera cuál fue el proceso de trabajo de la Comisión con relación a este tema, a pesar de que nosotros también lo conocemos por haberse tratado en varias oportunidades en la Comisión de Legislación del Trabajo también de la Legislatura pasada.

Indudablemente, es un tema complejo. Las propuestas que ustedes habían acercado a los integrantes del Ministerio y de AFE no las conocíamos en detalle; hoy las estamos conociendo. Me parece que, con la intermediación de la Comisión, puede existir alguna posibilidad de trabajo relacionada con este tema.

La pregunta del señor diputado Caggiani se va a aclarar con la respuesta de Cajigas porque yo también entendí lo mismo: que Aramendi dijo una cosa y que Cajigas dijo otra respecto a si estaban de acuerdo o no con que la operadora funcionara con trabajadores en el Derecho Privado, con un convenio colectivo, y que los trabajadores de AFE siguieran en esa operadora pero en el Derecho Público.

Creo que en esto hay una gran expectativa, sobre todo de empresarios que han invertido, y mucho. Hablo de la región del centro del país, donde vivo, pero en el litoral también esto se ha desarrollado y mucho, por los

silos y el probable transporte de granos a través de AFE. Los empresarios solicitan permanentemente tener la posibilidad de acceder a un transporte más barato. Creo que hay una gran oportunidad para esa empresa que se está formando, pero hay que respetar el derecho que tienen los trabajadores públicos de nuestro país. Seguimos siendo trabajadores públicos, porque la gente nos paga el sueldo, pero en mi caso trabajé 23 años en Antel y siempre voy a defender que se cumplan los convenios colectivos y que se respete el trabajo público, sobre todo cuando, como ustedes también lo dijeron, los trabajadores no son responsables de la situación que se está viviendo en AFE, no ahora sino desde hace 30 años.

De manera que estamos contestes en llamar al Ministerio y a las autoridades de AFE para seguir negociando y llegar a un buen destino. Con respecto a las leyes, estas se pueden modificar. Como se extendió durante dos años el tema de los excedentarios, se puede modificar y atenderlo por un año más si hay voluntad del Poder Ejecutivo y si el Parlamento así lo decide.

Muchas gracias.

SEÑOR CAJIGAS (Ricardo).- Lo hemos dicho mil veces -como argumenta el diputado Lafluf- que no puede haber un solo tipo de transporte sino que debe ser multimodal y, además, complementario.

El ferrocarril no puede llegar a todas partes y el transporte por carretera resulta caro, peligroso y afecta el medio ambiente. Entonces, se deben complementar en lo que cada uno es más eficiente. El camión es más eficiente para llegar al punto específico y el tren para el transporte de carga en forma masiva.

Además, con el otro sindicato tenemos matices. Es un pequeño grupo de maquinistas de Montevideo.

El ferrocarril tiene los maquinistas divididos en cuatro remesas: en Nico Pérez, Salto, Paso de los Toros y Montevideo.

Este pequeño grupo de maquinistas de Montevideo nos solicitó una reunión manifestando lo que iban a hacer. Nosotros dijimos que juntos sí, entreverados no. Sabemos en qué cosas coincidimos y los matices que tenemos. Coincidimos en que no aceptamos este atropello de que se nos pretenda sacar el derecho de trabajador público.

En cuanto a la gente, el Servicio Logístico Ferroviario hace el llamado y no es que no tenga gente, se pueden anotar. Según datos de prensa, se anotaron aproximadamente quinientas personas. Según nuestros datos, de esos quinientos, cuatrocientos sesenta son de afuera de AFE. En el llamado anterior para AFE se anotaron cerca de tres mil.

Indudablemente, lo que se requiere para poner en funcionamiento el servicio logístico ferroviario es justamente personal especializado. Me refiero al que tiene la tecnicatura ferroviaria. El servicio logístico ferroviario no necesita peones, sino mecánicos de locomotoras, maquinistas, agentes de tráfico. Además, se necesita un tiempo importante para aprender y conlleva responsabilidades muy grandes. Un maquinista o la gente de tráfico, cuando le da la habilitación al tren o hace un cambio, está permitiendo pasar un tren que arrastra dos mil toneladas. No solo implica un gran peligro sino, además, la responsabilidad de lo que transporta materialmente, que tiene costos muy importantes.

Por lo tanto, el Servicio Logístico Ferroviario podrá contratar gente de afuera, pero no son ferroviarios. Yo soy mecánico industrial y les puedo asegurar que no es lo mismo cambiar el carbón de un camión Volkswagen que el de una locomotora. Alguno de los ingenieros que pusieron en Servicio Logístico Ferroviario nos contestaron -lo que demuestra que no tienen la más pálida idea de lo que es un tren-, ante nuestra pregunta de si ellos habían previsto la compra de repuestos de la locomotora, que no era ningún problema porque si llegaba a faltar carbón o algo por el estilo iban a una ferretería de plaza y lo compraban. Como si fueran a comprar el carbón del Volkswagen Gol.

Entonces, gente hay pero no tienen técnicos ferroviarios. Sin estos técnicos, es difícil manejar ferrocarriles.

En cuanto a la vez anterior, cuando se hicieron las denuncias en esta Comisión, yo retaría a todos los diputados a que lean la versión taquigráfica porque me parece que lo que dice el diputado es una interpretación de lo que pasó. Si leemos la versión taquigráfica, yo recuerdo cuando Pintado dijo que no sabía

nada de esto. Es cierto que esto no tuvo consecuencias legales, pero una cuestión son las consecuencias legales y otra es analizar lo que realmente pasó y si los procedimientos fueron correctos, más allá de que no haya delito. Me refiero a cómo se recibió la obra, etcétera. Es decir, si los procedimientos fueron los correctos cuando se quiere hacer las cosas de forma transparente.

Seguramente fui yo quien se expresó mal, no tenemos matices. Nosotros estamos en contra de que se cree el Servicio Logístico Ferroviario por cuestiones estratégicas y técnicas. Creemos que lo mejor para reconstruir el ferrocarril es que lo haga AFE. Pero nosotros no somos los gobernantes del país. El gobierno toma la decisión de hacerlo por un camino que nosotros consideramos profundamente equivocado. Creemos que puede terminar en un fracaso como en otros países. Países de Europa dividieron el ferrocarril en dos, la infraestructura por un lado y la parte operativa por otro. En España, por ejemplo, están desesperados viendo cómo vuelven para atrás, porque se les genera doble costo. No podés tener una infraestructura si no contás con técnicos que sepan de ferrocarril. Tampoco podés tener una empresa de transporte operadora si no tenés alguno que sepa de vías. Los alemanes, que tienen un tren ejemplar, nunca lo hicieron.

Por razones técnicas y estratégicas. pensamos que debería hacerlo el Ferrocarril, pero el gobierno quiere hacerlo de otro lado.

No decimos que el Gobierno no pueda crear servicios logísticos ferroviarios, ni siquiera decimos que nosotros no estamos dispuestos a brindar servicios para servicios logísticos ferroviarios. Actualmente, lo estamos haciendo. No sé si ustedes saben pero AFE hace meses que no tiene ni vagones ni locomotoras. Los vagones son propiedad del Servicio Logístico Ferroviario. Este Servicio contrata a AFE y le dice: "Poné personal y teóricamente yo te voy a pagar", aunque nunca le pagó nada. Esto es para que AFE ponga el personal que mueva esos trenes. Nosotros, siendo empleados de AFE, nos subimos a una locomotora que no es nuestra y la corremos. Eso es lo que estamos haciendo y no dejamos de ser trabajadores de AFE.

Nosotros estamos dispuestos a prestar servicios; es más, cuando hicimos el estudio para ver cuál es la forma jurídica para arreglar esto, consultamos a varios abogados. Quiero señalar un escrito, que por lo menos a mí me pareció brillante, del diputado Gandini que hizo sobre lo que es una paraestatal. Allí queda claramente establecido que en una paraestatal -coincidiendo con lo que dicen los abogados-, esa empresa, funcionando bajo el derecho privado, puede tener a todos sus trabajadores bajo el régimen de derecho privado; a la mitad en el derecho privado y a la otra en el derecho público, o puede tener a todos bajo el derecho público, excepto las máximas autoridades. No solo estamos apoyándonos en abogados o estudiosos de un solo partido.

En base a ese estudio fue que empezamos a elaborar esta propuesta de modificación del decreto y dijimos: "Nosotros le trabajamos a Servicio Logístico Ferroviario; corremos sus máquinas, sus vagones, sus trenes; lo único que pedimos es no perder el derecho y la calidad de funcionario público y de AFE". No necesitamos pedir licencia sin goce de sueldo; podemos ir como trabajadores públicos. El día que nos jubilemos, ese lugar va a quedar libre y Servicio Logístico Ferroviario puede sustituir a ese trabajador con otro de derecho privado, inclusive antes para que nosotros le enseñemos.

Esa es la solución que dimos. Fuimos flexibles. No se trata de que no estemos dispuestos a trabajar en Servicio Logístico Ferroviario, pero en esas condiciones.

Ustedes dicen: "La ley se puede arreglar". Claro que se puede arreglar, tal como se hizo. Ahora, ¿cómo la van a alargar? Hasta que cumplamos los setenta años porque esa sería la única garantía. Porque si la pasan para el 31 de diciembre de 2017, yo les voy a decir lo que va a pasar. Varios funcionarios de AFE, amparados bajo esta ley, se quedan excedentes, y van a trabajar al Servicio Logístico Ferroviario con su calidad de funcionario de AFE, pide la licencia sin goce de sueldo y sabe que tiene el cargo reservado. Pero después de que está dos años y le enseña a un privado, después de que nos usaron para enseñarles -y ustedes saben cómo nos usaron-, dos días después del 31 de diciembre de 2017, nos mandan para AFE. Y como no tenemos lugar y ya no rige la ley, nos dejan excedentes con la ley vieja. ¿Qué pasa con ese trabajador? Ese trabajador fue para allá, estuvo trabajando dos, tres, cuatro o cinco años, lo usaron para enseñar, aportando a otra caja, pero de esa otra caja no se puede jubilar porque necesita diez años, estuvo perdiendo de aportar cuatro o cinco años en esta caja que es de la que se va a jubilar; por lo tanto se irá con una jubilación menor. ¡Y nos vienen a decir que con eso tenemos el derecho garantizado, que no perdemos nada! No es así compañeros. Es un perjuicio bastante grande.

Esta ley aminora los perjuicios, no los quita. Por eso decimos que esta solución que encontramos podría evitar un conflicto. Ahora, la imposición va a generar problemas. El gobierno ya ha dicho que en caso de que no aceptemos esto, lo va a hacer en una transición. Eso quiere decir que estaremos todos peleándonos entre nosotros para decir: "Déjenme excedente a mí antes del 31, en todo caso que se embrome el otro, que lo dejen después del 31 de diciembre". Y si alargan la ley, es peor, porque a mí me van a dejar pero solo para enseñarle a otro y luego me van a dejar excedente con la ley vieja, un día después de que se venza el plazo; salvo que lo alarguen hasta que cumplamos los setenta años.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Acerca de las denuncias realizadas, en realidad, después hubo otra reunión a la que concurrieron las autoridades de AFE y quedaron laudadas las responsabilidades. Inclusive, se presentó un acta que el propio AFE mandó con la firma del presidente. Lo digo porque si no el que calla, otorga. Además, el Senado también se reunió con la CND y planteó la rendición correspondiente y quedaron los balances contables y las auditorías externas. Por tanto, desde mi punto de vista, no hubo ningún problema.

En realidad, tenemos que tratar de ver cuáles son las exigencias que se pueden solicitar al gobierno para que se les contemplen sus derechos. Más allá de que no compartan el proyecto original, es bueno que estén abiertos a que la operadora pueda funcionar con las salvaguardas correspondientes.

El espíritu no es el de usar a los funcionarios. Por supuesto, siempre es bueno tener las responsabilidades y garantías correspondientes porque pasan los gobernantes y vienen otros. Incluso, puede plasmarse en una ley.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Quisiera pedir a la secretaría si puede conseguir la versión taquigráfica de la presencia del Ministro en el momento en que se hizo la otra reunión para comparar.

Por otro lado, cuando se dice que AFE no es más dueña de las locomotoras, ni de los vagones, ni de nada, y no se ha pagado nada, me gustaría que se ampliara.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- El tema es que hay que hacer memoria en toda esta historieta de cómo viene el asunto del ferrocarril. Se puso mucha esperanza en el año 2005 cuando esta fuerza política llegó al gobierno y el primer planteo que vino era privatizar AFE directamente. Vamos a tratar de ser honestos con nosotros mismos. En ese momento se planteó la formación de Ferrosur -no sé si ustedes lo recuerdan-, que fue un proyecto estrictamente secreto; era conocido por cuatro o cinco integrantes de la fuerza política. Nosotros fuimos a hablar con alguno de ellos; nos dijeron que lo tenían y lo estaban analizando, pero por cuestiones de disciplina partidaria no nos lo podían dar a conocer. Empezamos a recorrer todo el país; fuimos a todas las mesas políticas del país del Frente Amplio. Al final, ese proyecto apareció en el sindicato, pero no se supo cómo. Cuando lo leímos, pudimos ver que planteaba la privatización de toda AFE. Recorrimos todas las mesas políticas del Frente Amplio del interior y de Montevideo; inclusive, fuimos al Grupo de los 41 del Frente Amplio. Es decir que fuimos a todos lados. Finalmente el proyecto cayó. ¿Por qué? Porque el resto de las bases de la fuerza política conoció el proyecto. Ese fue el primer intento, y se llevó a cabo en los años 2005-2006.

Después apareció este nuevo modelo. En el año 2007, durante el gobierno de Tabaré Vázquez, se creó una ley por la que se habilitaba a circular dentro de las vías a cualquier operador privado. Ahí ya se forma la operadora, con mayoría de la CND y en la que AFE era minoría. ¿Qué hizo Mujica después? A través de un decreto modificó lo que establecía la ley de 2007 en la Rendición de Cuentas y estableció que 51% correspondería a AFE y 49% a la CND. Pero no olvidemos que esta idea ya venía de antes. La discusión que dimos cuatro años atrás, la planteamos técnicamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas durante dos o tres meses. Nosotros hablábamos técnicamente, y el Ministerio de cosas que no tenían nada que ver. Durante la reunión en la que se rompió la negociación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -no tengo empacho en decirlo- nos invitaron a pelear. La negociación se rompió porque la señora Beatriz Tabacco planteó que si ella estaba en libre competencia con el transporte de carga, necesitaba tener la misma situación que el transporte privado. Ella quería trabajar en las mismas condiciones que el transporte privado y tener libertad para echar a cualquier funcionario. O sea que hablábamos de cosas distintas, porque mientras nosotros planteábamos la manera de desarrollar técnicamente un modelo ferroviario, el Gobierno pensaba cómo echar a los trabajadores si tenían bajo rendimiento, porque estaba compitiendo con el transporte carretero.

A partir de allí se abrió una nueva etapa de negociación directamente con el Poder Ejecutivo -representado por Julio Baráibar y Nelson Loustaunau- en la que se buscaron muchísimas alternativas. Nosotros presentamos varios proyectos para ver cómo se podía solucionar el problema, porque la operadora ya había sido creada a través de una ley y no se podía retroceder. Se presentó una idea con la que Julio Baráibar y Nelson Loustaunau -que era el subsecretario de Trabajo y Seguridad Social- estuvieron de acuerdo, pero nos dijeron que debían llevarla al resto "de la barra" -como ellos decían- para que la vieran. A la semana siguiente nos dijeron "esto no camina". Ellos argumentaron que se trataba de un tema político ideológico del gobierno, que quería llevar parte de la empresa AFE al derecho privado. O sea que no se trataba de un problema técnico, sino político-ideológico, porque un sector del Frente Amplio piensa que el derecho público no sirve, que se trabaja mal y de manera ineficiente. El propio Mujica habló muchísimo de los trabajadores públicos y nos insultó en todas las formas.

Por lo tanto, estamos enfrentados a una cuestión político-ideológica, no técnica. Llevar a los trabajadores del derecho público al privado es un tema político ideológico, no hay otra razón. Entonces, tenemos que sincerarnos con nosotros mismos y buscar una solución, pero no de esta forma. Porque cuando el ministro Rossi dice que se hará el llamado porque no va a haber ningún funcionario público, queda claro que el Gobierno continúa con la misma posición política-ideológica de mantener esta operadora dentro del derecho privado.

Nosotros estamos dispuestos a sentarnos a negociar todas las veces que quieran, pero vamos a sincerarnos y decir claramente qué es lo que se quiere. ¿Queremos una operadora eficiente, que trabaje con trabajadores preparados técnicamente? ¿Podemos desarrollar esa posibilidad manteniendo una buena gestión e inversión? Si es así, estamos dispuestos a conversar lo que sea necesario. Pero si se trata de una decisión política, va a ser complicado de resolver. Al Ministerio no se le cayó ni una idea para lograr una solución; si se sigue con la misma postura será muy complicado.

Reitero: estamos dispuestos a negociar. Pero como decía Ricardo Cajigas, si se negocia con el Ministerio, tendremos que grabar -sino tendremos que negociar por encima del Ministerio de Transporte y Obras Pública-, porque no podemos confiar, les viene amnesia de un día para otro y olvidan lo que se ha dicho. No se puede negociar así.

Con respecto a la CFU quiero decir que si bien eso quedó laudado tanto en Diputados como en el Senado, nunca vimos nada que nos mostrara lo contrario, y por eso continuamos sosteniendo exactamente lo mismo. La Corporación Ferroviaria recibió $ 605.000.000 para desarrollar el proyecto Pintado-Rivera, y por lo que tenemos entendido logró presentar $ 525.000.000 en sus balances. Eso fue lo último que vimos; no sé cómo se logró. Nosotros trajimos fotos de maquinaria sin usar que tenía la CFU. ¿Cómo logra la CFU conformarse como empresa ferroviaria? ¿Qué hizo el directorio del momento, encabezado por Orellano? Regaló dos máquinas ferroviarias -no tiene otra explicación- de muy alto costo, que la CFU necesitaba para que se le diera la autorización como empresas ferroviaria. El directorio las da por diez años, en uso exclusivo, a cambio de diez mil durmientes. Si comenzamos a colocar esa cantidad de durmientes a partir de la nueva vía, cuando llegamos a Colón se nos terminaron. Es decir, le regalamos dos máquinas sumamente costosas, realmente técnicas, a la CFU. Vamos a hablar claro: se las dimos a la CFU. Entonces, estamos contribuyendo a que todas estas cosas generen cada vez más confusión y dudas. Todas estas situaciones a mí me generan muchísimas dudas.

Por otro lado, durante las conversaciones que mantuvimos con el ministro respecto a la operadora, se nos dijo que era necesario que esta empresa de servicio logístico estuviera dentro del derecho privado para que pudiera acceder a un préstamo otorgado por CAF. Cuando hicimos las averiguaciones nos enteramos de que CAF no pone ninguna condición en cuanto a que haya trabajadores públicos o privados, ya que el préstamo se le da a la operadora. No ha habido honestidad cuando hablamos.

Estamos dispuestos a continuar trabajando, pero con todas las cosas sobre la mesa. Si queremos desarrollar un modelo ferroviario, hay que sentarse para conversar y ver qué es lo que queremos desde el punto de vista técnico. Pero hay que dejar de lado lo político-ideológico en cuanto a hacia dónde queremos llevar a AFE. Si queremos llevarla hacia una empresa que esté totalmente bajo el derecho privado, digámoslo y que quede como Pluna, solo con el logo, ya que el resto no existe. Se debe decir si se quiere que suceda lo mismo con AFE. Si es así, debemos sentarnos para conversar y ver cómo salimos los trabajadores de esta situación.

La situación de excedencia no nos garantiza nada. ¿Dónde encuentra lugar un maquinista de 60 años que se fue declarado excedente? Seguramente, terminará como auxiliar de servicio en un liceo o escuela. Se olvidan treinta años de labor como técnico ferroviario. No se puede dejar de lado la dignidad del trabajador. Lo que plantea el Gobierno no representa ninguna solución para nosotros. No estamos hablando de plata ni de si el cargo está reservado o no; se trata de la dignidad del trabajador ferroviario. Queremos que se le respete su oficio de ferroviario.

Reitero: para continuar conversando sobre este tema debemos sincerarnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay, la información que nos han brindado y su punto de vista en cuanto a la forma en que se viene desarrollando el conflicto.

Los integrantes de esta comisión representamos a los diferentes partidos y no siempre estamos de acuerdo entre nosotros o con las delegaciones que nos visitan. Es parte de nuestro trabajo escuchar con mucha atención todas las exposiciones. Nosotros vamos a intercambiar ideas en base a la información que ustedes nos han brindado para luego decidir los pasos a seguir con respecto a este tema.

Creemos que el ferrocarril es fundamental para el desarrollo y el trabajo de nuestra gente. Por lo tanto, es importante poder contar con ese servicio. Sabemos que esta problemática que enfrentan surgió hace algunos años. Ojalá pronto podamos encontrar una solución beneficiosa para el país y para los trabajadores.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)